

BAB I PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan memang memiliki daerah-daerah dengan banyak keragaman budaya dan adat istiadat. Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu daerah yang memiliki ke-khas-an dengan kebudayaan Jawa yang kental tercermin dalam kehidupannya. Di mana ke-khas-an inilah yang menarik masyarakat lokal maupun Internasional untuk mengunjungi Yogyakarta dengan berbagai tujuan.

Seiring dengan berjalannya waktu Yogyakarta menjadi kota yang kaya akan predikat, yaitu sebagai kota perjuangan, kota pariwisata, kota kebudayaan, dan kota pelajar. Sebutan kota perjuangan untuk kota ini berkenaan dengan peran Yogyakarta dalam konstelasi perjuangan bangsa Indonesia pada jaman kolonial Belanda, jaman penjajahan Jepang, maupun pada jaman perjuangan mempertahankan kemerdekaan.

Jaman dahulu Yogyakarta pernah menjadi pusat kerajaan. Sebutan kota kebudayaan untuk kota ini berkaitan erat dengan peninggalan-peninggalan budaya bernilai tinggi semasa kerajaan-kerajaan; baik Kerajaan Mataram (Islam), Kesultanan Yogyakarta maupun Kadipaten Pakualaman yang sampai kini masih tetap lestari. Sebutan ini juga berkaitan dengan banyaknya pusat-pusat seni dan budaya. Sebutan kata Mataram yang banyak digunakan sekarang ini, tidak lain adalah sebuah kebanggaan atas kejayaan Kerajaan Mataram.

Predikat Yogyakarta sebagai kota pariwisata menggambarkan potensi propinsi ini dalam kacamata kepariwisataan. Yogyakarta adalah daerah tujuan wisata terbesar kedua setelah Bali. Berbagai jenis obyek wisata dikembangkan di wilayah ini, seperti wisata alam, wisata sejarah, wisata budaya, wisata pendidikan.

Salah satu kekayaan lain dari Yogyakarta adalah sekolah. Sejak berdirinya Universitas Gadjah Mada tahun 1949, kota ini dikenal sebagai

kota pelajar. Predikat sebagai kota pelajar berkaitan dengan sejarah dan peran kota Yogyakarta dalam dunia pendidikan di Indonesia. Ribuan siswa dan mahasiswa berdatangan dari luar kota dan bahkan dari luar pulau Jawa (mencakup seluruh propinsi) untuk menempuh pendidikan. Tidak berlebihan bila Yogyakarta disebut sebagai miniatur Indonesia.

Belakangan hari predikat-predikat diatas inilah yang sekaligus menjadi daya tarik bagi orang-orang untuk mendatangi kota Yogyakarta.

1.1. Latar Belakang Pengadaan Proyek

1.1.1. Perkembangan Kota Yogyakarta

Yogyakarta dengan latar belakang sejarah dan kebudayaannya yang terawat telah menarik para pendatang dari seluruh Indonesia untuk ikut serta terlibat di dalamnya. Banyak dari para pendatang tersebut adalah para pelajar yang ingin melanjutkan pendidikannya ke jenjang yang lebih tinggi. Sebagian dari para pendatang adalah wisatawan yang memiliki ketertarikan terhadap kebudayaan Jawa khususnya Yogyakarta.

Pada tahun 2003 Yogyakarta diberi *brand image* “*Jogja Never Ending Asia*” dengan penuh makna yang menempatkan posisinya sebagai “*Experience that Never End Asia*”. Visinya adalah untuk menjadikan Yogyakarta “*the leading economic region in asia for trade, tourism, and invesment*”. Dan misinya yaitu dengan menarik dan memberikan kepuasan dalam pelayanan untuk mempertahankan perdagangan, wisatawan, investor, pengembang dan organisasi dari seluruh dunia untuk tetap berada di Yogyakarta. Dengan ini maka akan ada hubungan timbal balik yaitu Yogyakarta akan merangkul dunia dan dunia akan secara antusias disambut di Yogyakarta.

1.1.2. Kebutuhan Transportasi Udara

Hal-hal yang telah disampaikan diatas yang menyangkut sektor-sektor seperti pariwisata, pendidikan dan perdagangan

dapat memicu perkembangan kota dan permukiman dengan pesat sehingga menuntut berbagai fasilitas umum yang mendukung lancarnya kehidupan kota Yogyakarta. Salah satu fasilitas umum tersebut adalah berupa sarana dan prasarana penerbangan.

Alasan masyarakat memilih transportasi udara karena dinilai alat transportasi tersebut dapat memenuhi kebutuhan seperti kenyamanan dalam menempuh jarak yang jauh dengan waktu yang relatif singkat bila dibandingkan dengan alat transportasi yang lain.

Menurut Statistik Perhubungan tahun 2000, transportasi udara beserta segala aktivitasnya merupakan salah satu sarana dan prasarana penting dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan. Khususnya perkembangan perekonomian yang semakin pesat di dunia dan di Indonesia telah mempengaruhi perkembangan sektor-sektor lain yang mendukung, seperti : sektor migas, non migas bahkan sektor pariwisata. Sektor-sektor tersebut tentunya tidak akan berjalan dengan lancar tanpa adanya dukungan sarana dan prasarana transportasi yang memadai.

1.1.2. Keadaan Bandar Udara Adisucipto

Dari tahun ke tahun kebutuhan masyarakat akan penerbangan domestik kian meningkat. Begitu juga dengan kebutuhan penerbangan Internasional yang membutuhkan terminal tersendiri. Berdasarkan data dari Dinas Pariwisata DIY yang menyebutkan bahwa pada tahun 2010 angka penumpang di bandara Adisucipto akan menembus 2,8 – 3,4 juta per tahun dan akan meningkat lagi menjadi 3,2 – 4,5 juta pada tahun 2015.

Melihat fakta yang ada, bandar udara Adisucipto sebenarnya sudah tidak mungkin lagi untuk dikembangkan menjadi Bandar Udara bertaraf Internasional karena beberapa hal; status kepemilikan area yang masih di bawah pengawasan AURI karena

TUGAS AKHIR

BANDAR UDARA INTERNASIONAL DI YOGYAKARTA

berstatus pinjaman dari TNI AU. Dengan lahan yang terbatas ini juga membuat kesulitan bagian pengelola bandar udara untuk melakukan perluasan karena lokasinya berbatasan langsung dengan hunian penduduk kota.

Tabel I.1. Data Eksisting Fasilitas Bandar udara Adisucipto

NO.	URAIAN	KETERANGAN
A.	Identitas Bandar Udara	Adisucipto Yogyakarta
	Provinsi	D.I. Yogyakarta
	Klasifikasi Bandara	Kelas I B
	<i>Reference Point / Coordinate</i>	07°47'S – 110°25'E
	Elevasi	197 m
	Temperatur rata-rata	26,13°C
	<i>Ref. Humidity</i>	22 – 98%
	<i>Operating Hours</i>	15 jam
	Jarak dari bandara terdekat	25,29 NM (adisumarmo-Solo)
B.	Luas Bandara	
	Lahan Keseluruhan	1.765.870 m ²
	Lahan TNI AU	1.325.117 m ²
	Lahan TNI AU / MOU	105.030 m ²
	Lahan Angkasa Pura	335.723 m ²
C.	Luas Terminal	
	Terminal Keseluruhan	9.055 m ²
	Luas Terminal Domestik	7.520 m ²
	Luas Terminal Internasional	1.014 m ²
	CIP	521 m ²
D.	Runway	
	Dimensi Runway	2200m x 45m
	Pesawat Maksimum	Boeing 737-400 / MD 90
	Arah	09 – 27
E.	Kapasitas Apron	
	Luas dan Kapasitas	28.055 m ² / 8 pesawat
	Konfigurasi pesawat	Linier
	Rigid pavement apron barat	48 m x 86 m

TUGAS AKHIR

BANDAR UDARA INTERNASIONAL DI YOGYAKARTA

NO.	URAIAN	KETERANGAN
	Rigid pavement apron timur	95 m x 86 m
	Flexible pavement	107,5 m x 86 m
F.	Strip (P/L)	1200 m x 70 m
G.	Taxiway	
	Luas keseluruhan	3.575 m ²
	Exit taxiway	C
	Dimensi	102,5 x 30 m
H.	Area Parkir	
	Terminal Domestik	2.412 m ² / 116 kendaraan
	Terminal Internasional	306 m ² / 10 kendaraan
	Parkir Utara Rel K.A	10.350 m ² / 300 kendaraan
	Parkir Karyawan	675 m ² / 48 kendaraan

Sumber : Bagian Informatika PT Angkasa Pura I, 2008



Gambar I.1. Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta

Sumber: zilareai.wordpress.com

Selain itu dengan keadaan bandar udara saat ini dimana penerbangan internasional telah dibuka tetapi tidak diimbangi dengan perluasan bandar udara, maka akan terdapat beberapa kendala sirkulasi di dalam terminal maupun di luar area bandar udara seperti yang berkaitan dengan akses masuk yang terlalu dekat dengan perlintasan kereta api yang dapat menyebabkan kondisi yang berbahaya apabila sewaktu-waktu terdapat antrean mobil yang panjang menuju terminal. Demikian juga dengan kondisi di dalam bandar udara terasa penuh dan sempit ketika antrian penumpang padat di *check-in counter*, *x-ray scan*, hingga ruang tunggu domestik untuk area keberangkatan. Sama halnya ketika

antrian penumpang menumpuk pada area pengambilan barang dan pintu keluar terminal. Kondisi-kondisi seperti itu pun dirasa akan terjadi pada terminal internasional yang terlihat cukup kecil jika dibandingkan dengan area domestik.

Menanggapi keadaan Bandar Udara Adisucipto diatas terdapat wacana yang disampaikan oleh Direktur PT. Angkasa Pura I Bambang Darwoto yaitu memindahkan Bandar Udara ke Kulon Progo.¹

Tabel I.2. Data Pergerakan Pesawat dan Penumpang
Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta dari Tahun 1991 – 2000

Deskripsi	TAHUN									
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesawat										
Domestik	9955	12498	14337	17734	20094	19998	19676	10090	7528	8891
Internasional	0	0	2	0	0	0	2	0	2	0
Lokal	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na
Total	9955	12498	14339	17734	20094	19998	19678	10090	7530	8891
Penumpang										
Domestik	632025	783025	899645	1090300	1147601	1226151	1169785	514446	407475	561855
Internasional	0	0	2	0	0	0	2	0	174	6
Transit	na	na	na	42689	46039	41818	34523	47749	47289	46074
Total	632025	783025	899647	1132989	1193640	1267969	1204310	562195	454937	607935

Sumber : Bagian Informasi PT (Persero) Angkasa Pura I, 2000

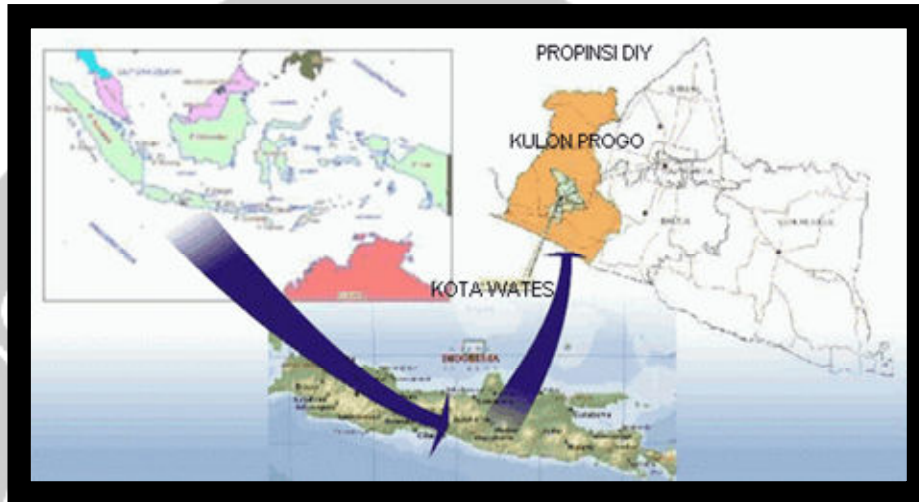
1.1.3. Potensi Kulon Progo Untuk Bandar Udara Yang Baru

Kabupaten Kulon Progo dilewati oleh 2 (dua) prasarana perhubungan yang merupakan perlintasan nasional di Pulau Jawa, yaitu jalan Nasional sepanjang 28,57 km (Yogyakarta-Purworejo-Cilacap-Bandung) dan jalur Kereta Api sepanjang kurang lebih 25 km yang menghubungkan dengan kota Yogyakarta. Hampir sebagian besar wilayah di Kabupaten Kulon Progo dapat dijangkau dengan menggunakan transportasi darat.

Dengan majunya sentra-sentra industri dan perdagangan serta adanya sumber daya alam yang dapat mendukung

¹ Kompas.online, Bandara Adisucipto di Tengah Dilema, 29 Juni 2005

perekonomian di wilayah ini, maka terdapat wacana bahwa dalam Rencana Tata Ruang Dan Wilayah (RTRW) Daerah Istimewa Yogyakarta untuk pembangunan bandar udara baru akan dilaksanakan di Kulon Progo.



Gambar 1.2. Peta Kulon Progo

Sumber: Pemerintah Kabupaten Kulon Progo, 2008.

Sisi positif dari pembangunan bandar udara baru di daerah kulon Progo yaitu ketersediaan lahan yang luas untuk pengembangan bandar udara internasional yang memadai dalam menyongsong lonjakan penumpang di atas tahun 2020. Selain itu kebutuhan-kebutuhan pesawat berbadan besar yang membawa penumpang mancanegara dapat diakomodir langsung di kota Yogyakarta.

1.2. Latar Belakang Permasalahan

1.2.1. Yogyakarta Kota Budaya

Ngayogyakarta Hadiningrat adalah nama yang dipilih Pangeran Mangkubumi (seorang bangsawan Mataram) untuk kerajaan baru yang didirikannya pada tahun 1755. Pangeran Mangkubumi mendapatkan daerah selatan Jawa ini berdasarkan Perjanjian Giyanti (1755), yang membagi Kerajaan Mataram menjadi dua, yaitu Kasunanan Surakarta dan

TUGAS AKHIR

BANDAR UDARA INTERNASIONAL DI YOGYAKARTA

Kasultanan Yogyakarta. Pangeran Mangkubumi sendiri kemudian memakai gelar Sultan Hamengku Buwono I. Dan Ngayogyakarta Hadiningrat menggambarkan sebuah daerah yang aman dan tenteram.



Gambar I.3. Tugu Golong Gilig Tugu yang dirancang oleh Sultan Hamengku Buwono I.

Sumber: YogYES.com, 2008.

Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota tradisional yang dibangun melalui sebuah perencanaan dengan konsep beserta filosofi pembangunan kota berdasarkan pandangan dunia kebudayaan yang berlaku dalam masyarakatnya. Sesuai dengan konsep kebudayaan tradisional Jawa, Kota Istana Yogyakarta tersebut ditempatkan sebagai ibu kota negara kerajaan dan menjadi pusat pemerintahan dan politik bagi wilayah kerajaannya, dengan sebutan sebagai wilayah Negara Agung (Pusat Negara).

Yogyakarta kemudian tumbuh sebagai kota yang kaya akan budaya dan kesenian. Ini tidak mengherankan, karena lingkungan kota seluas 32,5 kilometer persegi itu dikelilingi oleh daerah yang subur. Hasil pertaniannya yang berlimpah telah mampu memberi

penghidupan yang layak bagi warganya. Dan situasi semacam itu merupakan suasana yang kondusif untuk berkesenian.

Namun Yogyakarta saat ini yang disebut sebagai pusat budaya Jawa tersebut masih dirasakan kurang dalam hal penerapan arsitekturalnya sehingga pada tempat-tempat umum yang dilalui oleh pendatang tidak mencerminkan karakter Jawa.² Mulai turun dari pesawat para pendatang disambut Bandar udara Adisucipto yang sama sekali tidak menampilkan ciri khas bangunan Jawa. Padahal Bandar udara merupakan pintu gerbang utama pariwisata. Dari Bandar udara tersebut para pendatang yang melalui jalan protokol menuju ke pusat kota juga tidak dapat merasakan atmosfer Jawa dikarenakan bangunan-bangunan di sepanjang jalan tersebut adalah campur aduk antara bangunan baru yang modern dengan bangunan lama dengan berbagai corak.

1.2.2. Keraton Yogyakarta Sebagai Pusat Jagad

Keraton Yogyakarta merupakan istana dinasti Mataram Islam terbesar di Jawa Tengah, begitu juga yang ber-kharisma dan ber-wibawa serta kaya akan makna budayanya. Makna kehadiran bangunan keraton Yogyakarta bukan hanya terletak pada sofistikasi arsitektur Jawa, tetapi lebih-lebih pada kandungan nilai-nilai cultural-edukatif yang visualisasinya nampak dalam simbol-simbol. Melalui bangunan keraton inilah nilai-nilai luhur yang telah tersaring dari berbagai rekaman sejarah dan budaya secara non-verbal divisualisikan dan disosialisasikan agar menjadi sumber inspirasi yang tidak pernah kering bagi setiap generasi dalam memperjuangkan keluhuran martabat manusia.³

Dari dimensi bentuk secara kosmologis keraton dibangun sebagai simbol dan menurut bentuk mandala (kosmos) dan berfungsi sebagai pusat orientasi (kiblat) bagi manusia dan

² Tutinonka.wordpress.com/.../01/yogya-visit-year/, 2008.

³ Daliman, A; 2001; “*Makna Simbolik Nilai-nilai Kultural Edukatif Bangunan Keraton Yogyakarta*”; Humaniora XIII, pp 10 – 21.

TUGAS AKHIR

BANDAR UDARA INTERNASIONAL DI YOGYAKARTA

rakyatnya. Keraton menjadi simbol pusat dunia (pusering jagad), sedang raja adalah personifikasi Tuhan. Mandala tidak diartikan semata-mata dalam makna wilayah geografis, tetapi lebih-lebih dalam makna kharisma, daya atau sumber kehidupan. Karenanya keraton sebagai mandala secara kosmis menjadi pusat atau kharisma (daya) kelangsungan hidup.⁴



Gambar I.4. Poros Tugu – Keraton – Krapyak

Sumber: Tembi.com,2008

⁴ Mangunwijaya, Y.B.; 1995; “*Wastu Citra*”; PT. Gramedia Pustaka Utama; Jakarta, pp 89 – 96.

Selain itu menurut Sri Sultan Hamengku Buwono X pemahaman warga Yogyakarta terhadap keraton juga memahami makna poros historis filosofis Krapyak-Keraton-Tugu. Ini merupakan sebuah konsep harmonisasi kehidupan yang holistik yang melambangkan keselarasan dan keseimbangan hubungan manusia dengan Tuhan, manusia dengan manusia, dan manusia dengan alam. "Jadi, monumen terpenting di Yogyakarta bukanlah sebuah bangunan megah, melainkan suatu poros historis filosofis Krapyak-Keraton-Tugu," Poros itu pada dasarnya juga merupakan kawasan urban, dan memiliki beberapa komponen yang signifikan bagi masyarakat.



Gambar I.5. Pengukuhan Sultan Hamengku Buwono X

Sumber: Tembi.com, 2008

Secara historis kultural bangunan-bangunan berorientasi pada keberadaan keraton dan garis imajiner tersebut. Sedangkan makna keraton adalah simbol penting dari peninggalan budaya Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat. "Nilai historis filosofis dan kultural dari poros imajiner itu merupakan identitas yang memiliki karakter dan potensi. Karena itu, lingkungannya perlu dilindungi dan dilestarikan agar poros dan produk budaya yang ada tetap monumental bagi Yogyakarta dan generasi mendatang mengembangkan jati diri Yogyakarta sesuai akar historisnya.



Gambar I.6. Keraton Yogyakarta

Sumber: Tembi.com, 2008

Tetapi dengan adanya kecanggihan teknologi dan perkembangan zaman, dunia serasa mengecil karena orang-orang bisa memiliki akses yang mudah saling berhubungan.

Pengaruh modernisasi yang cukup kuat di tengah masyarakat tersebut mengakibatkan terjadinya pergeseran dalam memaknai nilai-nilai luhur yang ada dalam kehidupan di keraton ini.

1.2.3 Mewujudkan Arsitektural dan Simbol Keraton Pada Bandar Udara

Wacana arsitektur yang paling kompleks pada saat ini (seperti yang disebutkan di atas) bukanlah suatu hal yang baru. Wacana tentang dampak sosial, psikologi dan politik pada lingkungan buatan sudah timbul pada puluhan tahun yang lalu. Arsitektur maupun karya manusia yang lain mengandung nilai dan prioritas kebudayaan. Oleh karena itu arsitektur dan kebudayaan pada dasarnya tidak bisa dipisahkan, demikian juga teknologi yang merupakan faktor utama dalam perkembangan kedua hal tersebut.

Mengingat pelaksanaan dalam merencanakan dan merancang Bandar udara juga merupakan suatu pembelajaran dalam estetika dan simbolisme masyarakat kota dan bentuk arsitektural. Maka hal tersebut menjadi tantangan bagi para arsitek untuk mewujudkan harapan masyarakat akan hasil karya arsitektur yang berkepribadian Indonesia khususnya Yogyakarta.

1.3. Rumusan Permasalahan

Bagaimana rancangan Bandar Udara Internasional di Yogyakarta dengan representasi arsitektur Kritikal Regionalisme yang mampu mencitrakan kebudayaan khas kota Yogyakarta melalui pendekatan arsitektural dan simbolisme keraton Yogyakarta.

1.4. Tujuan dan Sasaran

Mewujudkan Bandar Udara Internasional di Yogyakarta yang dapat memberikan corak arsitektur lokal regional sehingga dapat meningkatkan ciri khas Yogyakarta sebagai kota kebudayaan di era modern.

Dengan sasaran menyusun konsep dasar perencanaan dan perancangan Bandar Udara Internasional di Yogyakarta yang memiliki corak arsitektur lokal regional.

1.5. Lingkup Studi

Pembahasan mengenai tata ruang terminal yang dapat memberikan kejelasan pada sistem sirkulasi. Serta tampilan interior dan eksterior bangunan yang dapat memberikan corak arsitektur lokal Yogyakarta.

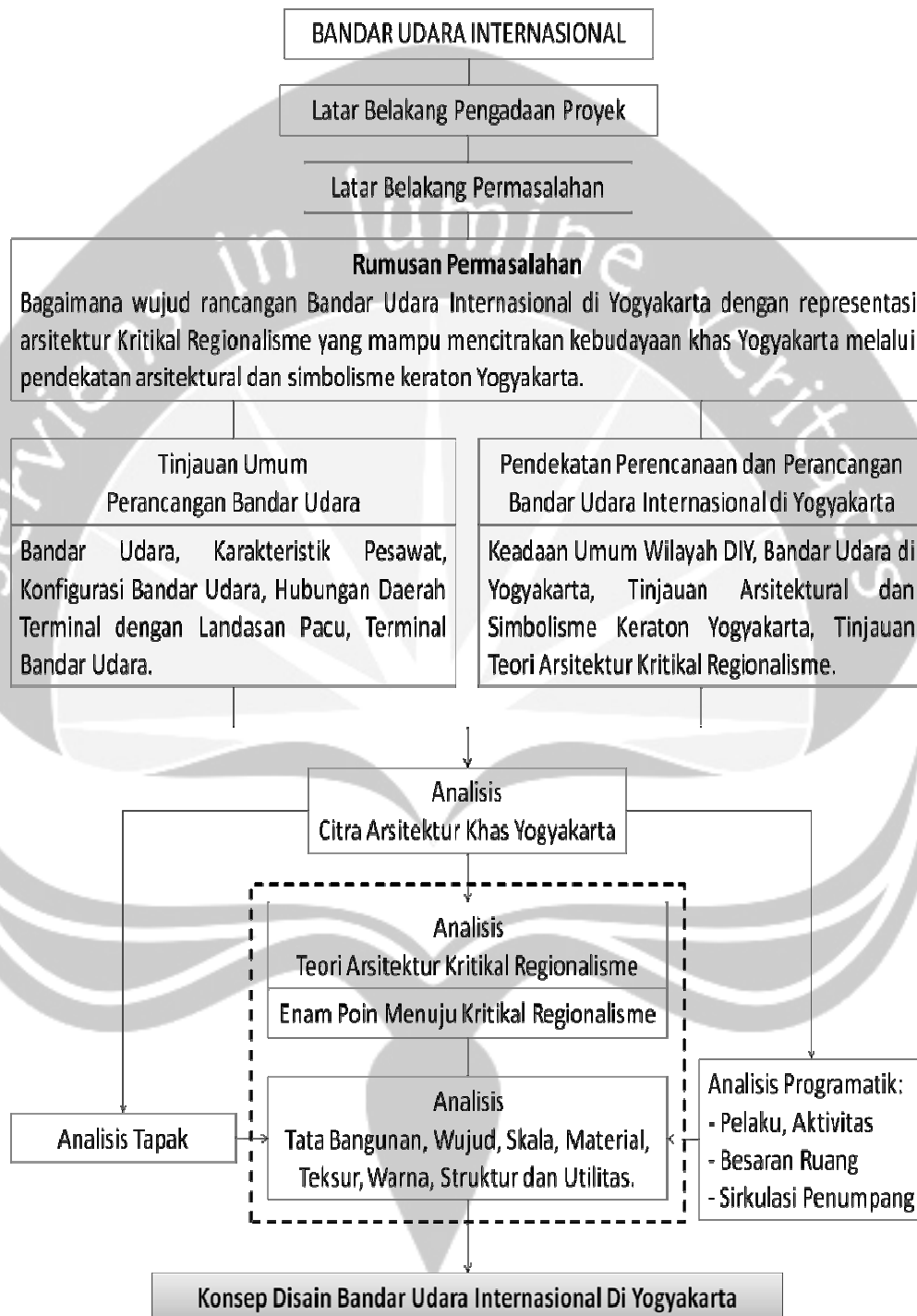
Perancangan Bandar Udara Internasional di Yogyakarta dengan penekanan pada tata ruang, sistem sirkulasi dan penampilan bangunan berdasarkan teori arsitektur modern dengan konsep Kritikal Regionalisme yang dikembangkan oleh Kenneth Frampton yang menggunakan kontekstual untuk memberikan makna dan *sense of place*.

Pendekatan yang dilakukan melalui studi arsitektural Keraton Yogyakarta beserta simbol-simbol yang terdapat di dalamnya.

1.6. Metodologi Studi

Metode Studi yang digunakan penulis merupakan metode deduktif yaitu dengan mengumpulkan data dan teori kemudian melakukan analisa untuk menghasilkan pemecahan masalah.

1.7. Tata Langkah Penulisan



Sumber: Analisa Penulis, 2009

1.8. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan tersebut meliputi :

BAB I : Pendahuluan

Menjelaskan mengenai latar belakang pengadaan proyek, latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode studi yang digunakan.

BAB II : Tinjauan Umum Bandar Udara

Berisi tentang tinjauan umum Bandar udara, karakteristik pesawat yang berkaitan dengan perencanaan Bandar udara, konfigurasi Bandar udara dan terminal Bandar udara.

BAB III : Pendekatan Perencanaan Dan Perancangan Bandar Udara Internasional Di Yogyakarta.

Menjelaskan mengenai keadaan umum wilayah Yogyakarta, tinjauan lokasi Bandar Udara Internasional Adisucipto, tinjauan arsitektur dan simbolisme keraton Yogyakarta serta tinjauan teori Kritikal Regionalisme.

BAB IV : Analisis Bandar Udara Internasional Di Yogyakarta

Berisi tentang analisis programatik, tata ruang, wujud, skala, warna, struktur, tapak dan sitem utilitas

BAB V : Konsep Dasar Perencanaan Dan Perancangan Bandar Udara Internasional.

Berisi tentang konsep perencanaan dan perancangan Bandar udara Internasional di Yogyakarta.